

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 2000-097131

(43)Date of publication of application : 04.04.2000

(51)Int.Cl.

F02M 69/00
F02M 61/14

(21)Application number : 10-267762

(71)Applicant : YAMAHA MOTOR CO LTD

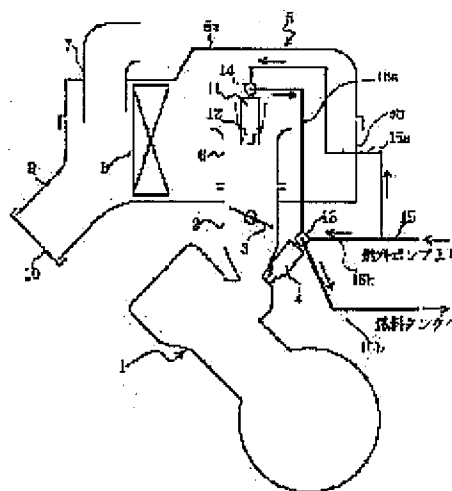
(22)Date of filing : 22.09.1998

(72)Inventor : MARUO KEISUKE

(54) SETTING STRUCTURE OF FUEL INJECTION VALVE**(57)Abstract:**

PROBLEM TO BE SOLVED: To provide a setting structure of fuel injection valve made in the installing structure suitable for a funnel part, without providing the second fuel injection valve to the intake pipe itself of an engine, in an engine furnished with two fuel injection valves including the first and the second valves to one cylinder.

SOLUTION: In a setting structure of fuel injection valve of an engine, the first fuel injection valve 4 is provided by facing to an air intake passage 2 at the downstream side of a throttle valve 3, a funnel 6 is provided at the upstream side end of the air intake passage 2, and the second fuel injection valve 11 is provided by facing to the air intake passage 2. In such a setting structure of fuel injection valve, the second fuel injection valve 11 is provided at the opening side end of the funnel 6, and the nozzle hole of the second fuel injection valve 11 is provided at the position inserting to the inner part side from the opening surface of the funnel 6.

**LEGAL STATUS**

[Date of request for examination]

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of extinction of right]

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開2000-97131

(P2000-97131A)

(43) 公開日 平成12年4月4日(2000.4.4)

(51) Int. Cl. ⁷	識別記号	F I	チャート(参考)
F 0 2 M 69/00		F 0 2 M 69/00	3 5 0 P 3 G 0 6 6
61/14	3 1 0	61/14	3 1 0 Z
		69/00	3 5 0 L

審査請求 未請求 請求項の数 3 O L (全 8 頁)

(21) 出願番号 特願平10-267762

(22) 出願日 平成10年9月22日(1998.9.22)

(71) 出願人 000910076

ヤマハ発動機株式会社

静岡県磐田市新貝2500番地

(72) 発明者 丸尾 啓介

静岡県磐田市新貝2500番地 ヤマハ発動機株式会社内

(74) 代理人 100100284

弁理士 荒井 潤

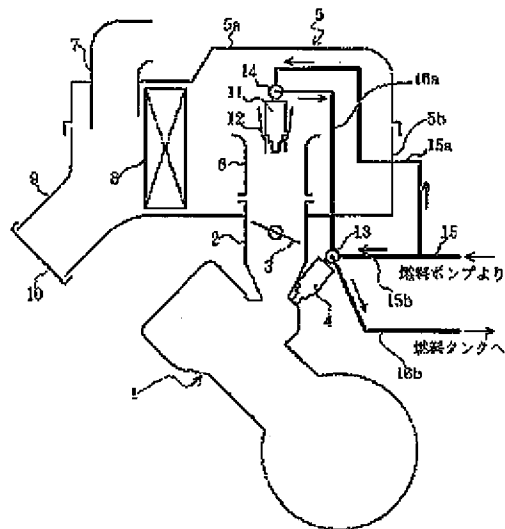
Pターム(参考) 3G066 A401 AB02 AD10 AD11 BA00
BA65 BA67 CC01 CD04

(54) 【発明の名称】 燃料噴射弁の配置構造

(57) 【要約】

【課題】 1気筒について第1、第2の2個の燃料噴射弁を備えたエンジンにおいて、エンジンの吸気管自体には第2燃料噴射弁を設けず、ファンネル部に適した取付け構造とした燃料噴射弁の配置構造を提供する。

【解決手段】 エンジンの各気筒に対応して、スロットル弁3下流側の吸気通路2に臨んで第1燃料噴射弁4が備わり、該吸気通路2の上流側端部にファンネル6が設けられ、該吸気通路2に臨んで第2燃料噴射弁が備わるエンジンの燃料噴射弁の配置構造において、前記第2燃料噴射弁11を前記ファンネル6の開口側端部に設け、該第2燃料噴射弁11の噴射口をファンネル6の開口面より内部側に挿入した位置に配置した。



(2) 特開2000-97131

1

【特許請求の範囲】

【請求項1】 エンジンの各気筒に対応して、スロットル弁下流側の吸気通路に臨んで第1燃料噴射弁が備り、該吸気通路の上流側端部にファンネルが設けられ、該吸気通路に臨んで第2燃料噴射弁が備るエンジンの燃料噴射弁の配置構造において、前記第2燃料噴射弁を前記ファンネルの開口側端部に設け、該第2燃料噴射弁の噴射口をファンネルの開口面より内部側に挿入した位置に配置したことを特徴とする燃料噴射弁の配置構造。

【請求項2】 前記ファンネルは吸気ボックス内に設けられたことを特徴とする請求項1に記載の燃料噴射弁の配置構造。

【請求項3】 前記第2燃料噴射弁の周囲側面を覆う滑らかな外面形状のカバーを設けたことを特徴とする請求項1または2に記載の燃料噴射弁の配置構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】 本発明はエンジンの燃料噴射弁に関し、特に気筒ごとに2個の燃料噴射弁を備えたエンジンの燃料噴射弁の配置構造に関するものである。

【0002】

【従来の技術】 燃料噴射式エンジンにおいて、燃料噴射弁は通常各気筒のスロットル弁下流側の吸気通路に臨んで設けられる。吸気通路の端部にはラッパ状のファンネルが取付けられ、外気を取り入れる。このファンネルは通常エアクリーナを構成する吸気ボックス内に配設され、エアクリーナエレメントを通して清浄化された外気がファンネルを通して吸気通路内に吸引される。このようなファンネルは一般にその長さが長くなると低回転域でのトルク性能が向上し、短いと高回転域でのトルク性能が向上する。

【0003】 このような燃料噴射式エンジンにおいて、出方向上のために、スロットル弁下流側の燃料噴射弁を第1燃料噴射弁として、さらに各気筒の吸気通路上に第2燃料噴射弁を設けたエンジンが開発されている。

【0004】

【発明が解決しようとする課題】 しかしながら、第2燃料噴射弁を吸気通路を構成する吸気管上に設けると、鋳造品の吸気管に噴射口を開口しなければならず吸気管自体の構成が複雑になり新たな鋳造プロセスが必要になるとともにエンジン周辺の狭いスペース内に燃料噴射弁や燃料配管を設けなければならずスペース的な制約が大きい。

【0005】 そこで吸気通路端部のファンネル部分に第2燃料噴射弁を設ける構成が考えられるが、この場合、ファンネル開口面に燃料噴射弁を設けると、燃料噴射弁の外形形状の凹凸や段差による吸気抵抗が問題となる。また、ファンネルをエアクリーナ内に配置した場合には燃料配管の貫通によるリークやメンテナンス性が問題と

2

なる。このため、エアクリーナ内のファンネルに燃料噴射弁を取付けたエンジンは未だ開発実用化されていない。

【0006】 本発明は上記の点を考慮したものであって、1気筒について第1、第2の2個の燃料噴射弁を備えたエンジンにおいて、エンジンの吸気管自体には第2燃料噴射弁を設けず、ファンネル部に適した取付け構造とした燃料噴射弁の配置構造の提供を目的とする。

【0007】

【課題を解決するための手段】 前記目的を達成するため、本発明では、エンジンの各気筒に対応して、スロットル弁下流側の吸気通路に臨んで第1燃料噴射弁が備り、該吸気通路の上流側端部にファンネルが設けられ、該吸気通路に臨んで第2燃料噴射弁が備るエンジンの燃料噴射弁の配置構造において、前記第2燃料噴射弁を前記ファンネルの開口側端部に設け、該第2燃料噴射弁の噴射口をファンネルの開口面より内部側に挿入した位置に配置したことを特徴とする燃料噴射弁の配置構造を提供する。

【0008】 この構成によれば、第2燃料噴射弁は吸気通路端部のファンネル開口部に設けられるため、吸気管自体の構造構造を変更することなく第2燃料噴射弁を設けることができる。また、第2燃料噴射弁の噴射口がファンネル内部に挿入された位置に配置されるため、噴射燃料が確実に吸気通路内に吸引されるとともに、燃料タンクの下側のエンジン周辺の狭いスペースにおいて、トルク性能に応じたファンネルの長さに対応して第2燃料噴射弁を設けることができる。

【0009】 好ましい構成例では、前記ファンネルは吸気ボックス内に設けられたことを特徴としている。

【0010】 この構成によれば、第2燃料噴射弁は、エアクリーナ等の吸気ボックス内に設けたファンネルに臨んで取付けられ、スペースの有効利用が図られる。

【0011】 さらに好ましい構成例では、前記第2燃料噴射弁の周囲側面を覆う滑らかな外面形状のカバーを設けたことを特徴としている。

【0012】 この構成によれば、燃料噴射弁の外形の凹凸や段差形状が滑らかな外面形状のカバーで覆われるため、ファンネル入口部分での吸気抵抗を増加させることなく出力の向上が図られる。

【0013】

【発明の実施の形態】 図1は、本発明の実施の形態に係る燃料噴射弁配置構造の要部を示す構成図である。エンジン1は、例えば4気筒エンジン（1気筒のみ図示）であり、各気筒ごとに吸気通路2内にスロットル弁3を備え、このスロットル弁3を備えたスロットルボディ部分の下流側の吸気通路2に臨んで第1燃料噴射弁4が設けられる。吸気通路2の上流側端部にはエアクリーナ5が設けられる。このエアクリーナ5内に、吸気通路2の端部に接続されたファンネル6が設けられる。

(3)

特開2000-97131

3

【0014】エアクリーナ5は、上ケース5aと下ケース5bとからなり、上ケース5aに設けたダクト7から外気を取入れ、エアクリーナエレメント8を通してファンネル6側に供給する。下ケース5bの前側には特に高出力運転で走行する場合に使用する過給用の空気取入れ口9が設けられる。この空気取入れ口9は通常時はキャップ10により塞がれている。

【0015】ファンネル6の拡大した開口端部に第2燃料噴射弁11が設けられる。この第2燃料噴射弁11は、外形が滑らかな曲面形状のカバー12に覆われた状態で、その先端の噴射口部分がファンネル6の開口面より内部側に挿入された位置に配置される。カバー12は燃料噴射弁11の外形に沿ってその周囲側面を覆う形状であり、小径の噴射口部分がファンネル開口面内に挿入され、径が大きい上側部分はファンネル開口面より外側に出ている。より詳しくは、先端側の最も小径部分がファンネルの基本径部分に入り込み、前記小径部分より大径部分がファンネルの拡張部に対応するように位置する。このように、燃料噴射弁11の小径の噴射口部分のみをファンネル6内部に挿入することにより、ファンネル開口面を塞ぐ部分を小さくして吸気抵抗の増加を小さく抑えることができる。

【0016】カバー12は、これを取付けた支持部材（図示しない）とともに、下ケース5b側から立設したボルトやこれが挿通するカラー等からなる支柱（図示しない）により支持される。このようなカバー12に各気筒の第2燃料噴射弁11が装着され、気筒配列方向（図面に垂直方向）に4個並べて配設される。

【0017】エアクリーナ5の下側には、第1燃料噴射弁4に燃料を供給するための第1燃料パイプ13が各気筒の第1燃料噴射弁4の配列方向（図面に垂直方向）に沿って設けられる。同様に、エアクリーナ5内には、第2燃料噴射弁11に燃料を供給するための第2燃料パイプ14が設けられる。

【0018】第1燃料パイプ13の入口側端部には、図示しない燃料ポンプに接続する燃料供給管15から分岐または連続する往き管15bが接続され、出口側端部に燃料の戻り管16bが接続される。

【0019】第2燃料パイプ14の入口側端部には、燃料供給管15から分岐または連続する往き管15aが接続され、出口側端部に戻り管16aが接続される。この戻り管16aは、第1燃料パイプ13に接続される。

【0020】第2燃料パイプ14に接続する往き管15aは、図示しないグロメットを介して下ケース5bの側壁を貫通してエアクリーナ5の内部に配設される。また、第2燃料パイプ14の戻り管16aは、図示しないグロメットを介して下ケース5bの下壁を貫通してエアクリーナ5の外部に配設される。このようなグロメット等のシール部材を介してこれらの往き管15aおよび戻り管16aがエアクリーナ5の下ケース5bを貫通する

4

ため、貫通部のシール性は十分に確保される。

【0021】このような構成の燃料配管経路において、燃料供給管15を通して図示しない燃料ポンプから送られた燃料は、この燃料供給管15から分岐する往き管15b、15aを介して第1燃料パイプ13および第2燃料パイプ14に供給される。第1燃料パイプ13に供給された余剰燃料は戻り管16bを通して図示しない燃料タンクに戻る。第2燃料パイプ14に供給された余剰燃料は、戻り管16aを通して第1燃料パイプ13に供給され、その後戻り管16bを通して燃料タンクに戻る。

【0022】図2から図12までは、本発明のさらに詳細な実施形態を示す。各図中、前記図1の各部分に対応する部分には同じ番号を付してある。図2はエアクリーナの断面図、図3はその平面図、図4は図3のA-A部分の断面図である。

【0023】燃料ポンプ18（図2）に接続された燃料供給管15は、第1および第2燃料パイプ13、14に燃料を供給する2本の往き管15b、15aに分岐し、それぞれジョイント21（図3）を介して各燃料パイプ13、14に接続される。第2燃料パイプ14に接続される往き管15aは、グロメット17aを介してエアクリーナ5の下ケース5bを貫通する。第1燃料パイプ13には、各気筒に対応して4個の第1燃料噴射弁4が取付けられ、その出口側端部はジョイント21（図3）を介して戻り管16bに接続される。Tは燃料タンクの底面を示す。エアクリーナ等はこの燃料タンク底面Tの下側の狭いスペースに配設されている。

【0024】第2燃料パイプ14には、各気筒に対応した4個の第2燃料噴射弁11が取付けられ、その出口側端部はジョイント21を介して戻り管16aに接続される。この戻り管16aは、図4に示すように、グロメット17bを介してエアクリーナ5の下ケース5bを貫通し、第1燃料パイプ13に接続される。

【0025】第2燃料噴射弁11は、カバー12内に装着され、第2燃料パイプ14と一体成形された支持部材22（後述の図10、11、12参照）に支持される。この支持部材22は4本のボルト20およびこのボルト20が挿通するカラー28からなる支柱により、ファンネル下部のフランジに対し固定支持される。各燃料噴射弁にはコネクタ29（図3）を介して電気配線23が接続される。4個のファンネルは個々にボルト20によりスロットルボディ2cに固定支持される。

【0026】燃料流路を構成する各配管上には各配管部材を接続するための接続具19a、19b、19cが設けられる。これらの接続具は、配管を挿込むことによりスナップ式に接続される構成である。各配管は、その位置を固定保持して、特にエアクリーナへの貫通部分のシール性を確実に保つため、およびポンプから送られる燃料の圧力損失を小さくするために、剛性の大きい金属バ

5

イブ（又は剛性の大きい樹脂材料）で構成される。したがって、特に接続具19a、19bについては、相互に位置が近い場合、一緒に取付け取外しを行う必要があり、メンテナンスの作業性等も考慮して各接続具19の接続の押込み方向は1方向に揃えておくことが望ましい。

【0027】図5はエアクリーナ単体の断面図、図6はその平面図である。エアクリーナ5の上ケース5aと下ケース5bは、周縁に沿った合せ面の凹部および凸部を嵌合させて密封的に結合する嵌め合わせ型式の構成であり、ネジ25により相互に固定される。下ケース5bには、吸気通路2（図1、図2）のスロットルボディ上端部を密封的に押通させるためのシール部材83が装着される。エアクリーナエレメント8は、図6の斜線で示すように、略コ字状に配置され、ネジ24により上ケース5a側に取付けられる。

【0028】図7は、吸気通路（スロットルボディ）と第1燃料噴射弁の燃料配管経路の平面図であり、図8はその側面図、図9は図7のB-B断面図である。内部に吸気通路2が形成され、スロットル弁3を有するスロットルボディ2cは、その底部に一体形成されたフランジ部2aを有し、このフランジ部2aを介してエンジン側に取付けられる。このフランジ部2aに近接して、スロットル弁3の下流側となる位置に燃料噴射弁の保持枠2bが一体形成され、この保持枠2bに第1燃料噴射弁4の先端の噴射口部分が装着される。26（図9）は燃料噴射弁4の電気配線のコネクタ装着部である。

【0029】4個のスロットルボディ2cがエンジンの4つの気筒（図示しない）に対応して車幅方向に並列して設けられ、このスロットルボディ2cに沿って第1燃料パイプ13が取付けられる。この第1燃料パイプ13の各スロットルボディ2cの位置に各第1燃料噴射弁4が取付けられる。この第1燃料パイプ13の途中には、前述のように、上側の第2燃料パイプからの戻り管16aが接続される（図8）。

【0030】図10は第2燃料パイプ14の平面図、図11はその側面図、図12は図11のC-C部分の断面図である。第2燃料パイプ14は、4本のアーム状の支持部材22とともに一体成形される。支持部材22の先端にはボルト通し孔20aが形成される。第2燃料パイプ14は、この支持部材22の孔20aにボルト20（図2、図3）を通し、カラー28（図2、図3）を介してスロットルボディの上側のファンネル6（図2）の上側に支持される。この燃料パイプ14には、各スロットルボディの位置に対応して所定間隔で前述のカバー12がネジ27により取付けられ、第2燃料噴射弁11が装着される。カバー12は、前述のように、滑らかな外面形状を有し、図12に示すように、電気配線のコネクタ装着部26を露出させて第2燃料噴射弁11を覆う。

【0031】ボルト20およびカラー28は、ファンネ

(4)

特開2000-97131

6

ル同士の間で設けられる。コネクタ装着部26や燃料配管15a、16a等は第2燃料通路を挟んでフィルターエレメント8の反対側に配置される。これにより、フィルターエレメント8を通過して各ファンネルへ流入する吸気の流れの妨げとならない。

【0032】

【発明の効果】以上説明したように、本発明では、第2燃料噴射弁は吸気通路端部のファンネル開口部に設けられるため、吸気管自体の構造構造を変更することなく第2燃料噴射弁を設けることができる。また、第2燃料噴射弁の噴射口がファンネル内部に挿入された位置に配置されるため、噴射燃料が確実に吸気通路内に吸引されるとともに、エンジン周辺の狭いスペースにおいて、トルク性能に応じたファンネルの長さに対応して第2燃料噴射弁を設けることができる。

【0033】この場合、ファンネルをエアクリーナ等の吸気ボックス内に設けた構成とすれば、スペースの有効利用が図られる。また、第2燃料噴射弁を滑らかな外形のカバーで覆えば、吸気抵抗の増加を抑制することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】 本発明の実施形態に係る燃料噴射弁配置構造の構成図。

【図2】 本発明構造に係るエアクリーナ部分の断面構成図。

【図3】 図2のエアクリーナの平面図。

【図4】 図3のA-A部分の断面図。

【図5】 図2の構造のエアクリーナ単体の断面図。

【図6】 図5のエアクリーナの平面図。

【図7】 図2の構造のスロットルボディ及び第1燃料パイプ部分の平面図。

【図8】 図7の構造の側面図。

【図9】 図7のB-B部分の断面図。

【図10】 図2の構造の第2燃料パイプ部分の平面図。

【図11】 図10の燃料パイプの側面図。

【図12】 図11のC-C部分の断面図。

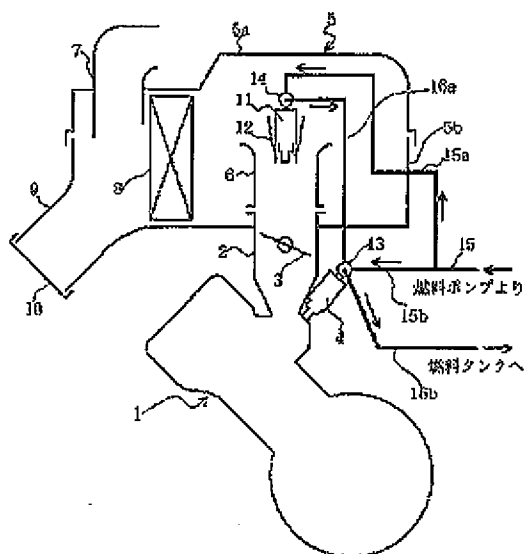
【符号の説明】

1：エンジン、2：吸気通路、3：スロットル弁、4：第1燃料噴射弁、5：エアクリーナ、5a：上ケース、5b：下ケース、6：ファンネル、7：ダクト、8：エアクリーナエレメント、9：空気取入れ口、10：キャップ、11：第2燃料噴射弁、12：カバー、13：第1燃料パイプ、14：第2燃料パイプ、15：燃料供給管、15a、15b：行き管、16a、16b：戻り管、17a、17b：クロメット、18：燃料ポンプ、19：接続具、20：ボルト、21：ジョイント、22：支持部材、23：電気配線、24、25、27：ネジ、26：コネクタ保持部、28：カラー、29：コネクタ。

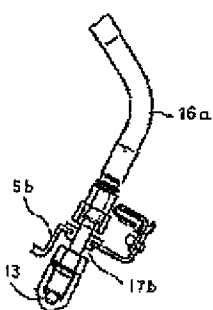
(5)

特開2000-97131

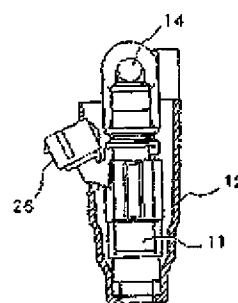
【圖 1】



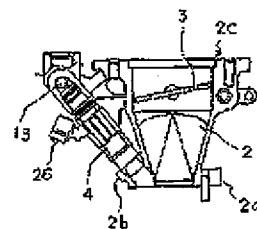
【图4】



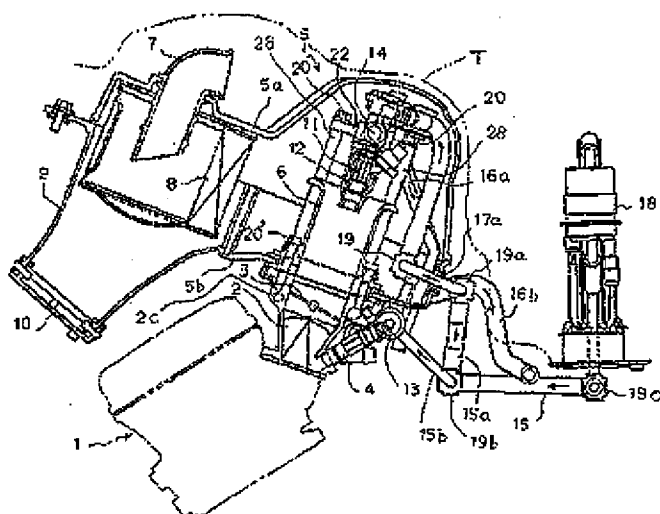
【图 12】



【圖9】



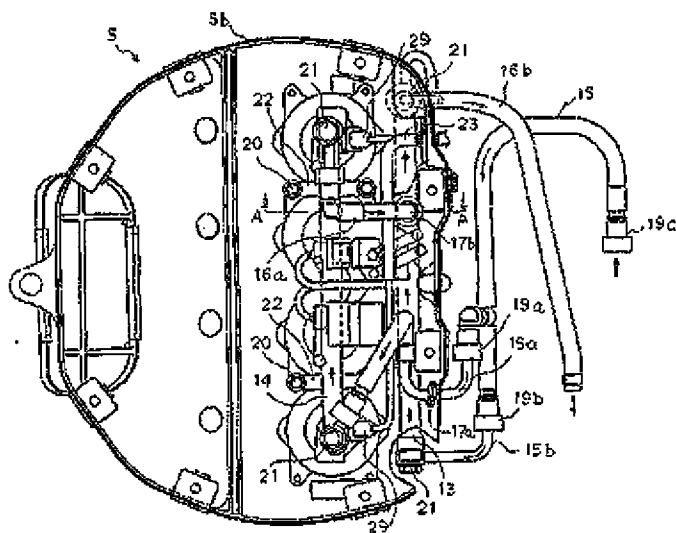
【圖2】



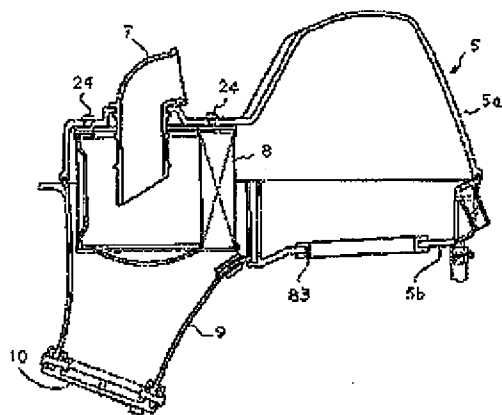
(6)

特開2000-97131

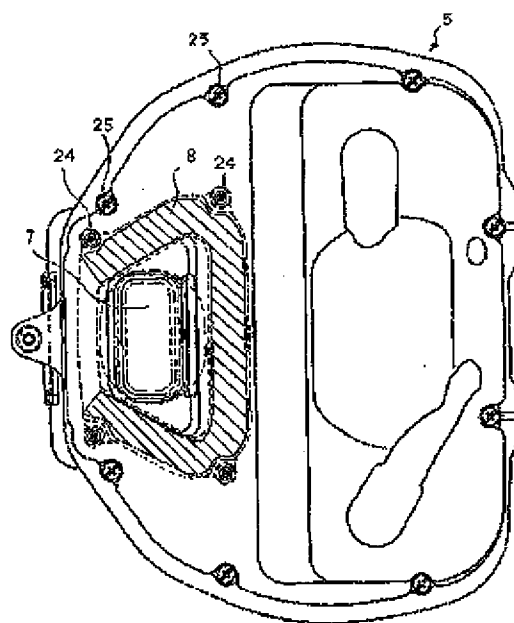
【図3】



【図5】



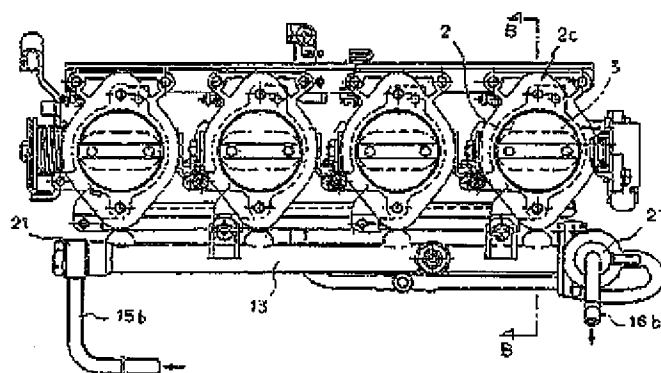
【図6】



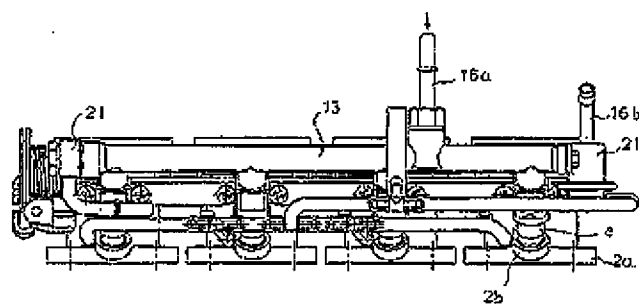
(7)

特開2000-97131

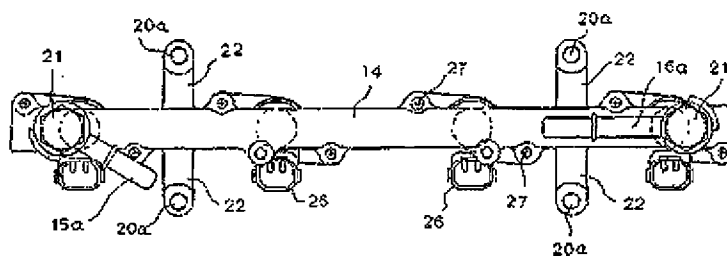
【図7】



【図8】



【図10】



(8)

特開2000-97131

【図11】

